

1996年の海事債権責任制限条約の責任制限限度額の改正

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1206

日本海事センター企画研究部

研究員 中村秀之

国際海事機関（IMO）の第99回法律委員会が2012年4月16日から20日までロンドンのIMO本部で開催され、「1996年の海事債権についての責任の制限に関する条約」（「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改定する1996年の議定書」（以下、1996年議定書という。）による改正を「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約」に反映したもの。以下、「1996年責任制限条約」と表記する。）に定める人損及び物損の責任制限限度額をともに1.51倍引き上げるとする改正案が採択された（図1参照）。この改正の内容は、例えば、人損及び物損の両方が発生した場合の責任制限限度額が、2,000総トンの船舶で300万SDR（3億6,300万円）から453万SDR（5億4,813万円）に、3万総トンの船舶で3,660万SDR（44億2,860万円）から5,526万6,000SDR（66億8,718万6,000円）に、7万総トンの船舶で7,260万SDR（87億8,460万円）から1億962万6,000SDR（132億6,474万6,000円）にするものである（1SDRは約121円（2012年6月19日現在）で計算。）。この採択された改正案は、IMOが締約国に通告を行った後、採択時に締約国であった国の4分の1以上が改正を受諾しない旨の通知を行った場合を除き、18か月の期間が満了した時に受諾されたものとみなされ、その後18か月の期間の経過後に効力を生ずることになる。したがって、この改正が実際に効力を生ずるのは2015年4月以降ということになる（図2参照）。

1. 1996年責任制限条約

海事法の分野では、中世の頃から海上運送にともなう海事債権について、船舶所有者の責任を何らかの形で制限することが認められてきた。しかし、船舶所有者の責任の制限の方式は各国において異なっていたことから、20世紀にはいると、これらの異なる方式を国際的に統一するための国際条約が作られるようになった。

1996年責任制限条約は、今では、「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約」（以下、「1976年責任制限条約」という。）とともに、船舶所有者の責任制限制度の基礎となっており、2008年11月21日に発効した燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（バンカー条約）及び2007年採択の海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約（レック・リムーバル条約）は、1976年責任制限条約又は1996年責任制限条約に基づいて自らの責任を制限する船舶所有者の権利を認めつつ、当該条約に定める責任制限限度額までの付保を義務付けている。

2. 責任制限限度額の改正の歴史

有効な国際条約として初めて船舶所有者の責任制限限度額を定めたのは、1957年に採択された「海上航行の船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約」(以下、「1957年船主責任制限条約」という。)(1968年発効)である。その後、インフレーションが進行したこと、国際通貨体制における金兌換が廃止されたことなどから、1957年船主責任制限条約に代わる新たな条約が作成された。それが、1976年にIMCO(政府間海事協議機関。現在はIMO(国際海事機関。))において採択された1976年責任制限条約である(1986年発効)。この条約では、責任制限限度額の単位を金フランからSDR(特別引出権)に変更するとともに責任制限限度額の引き上げが行われた。この条約によって責任制限限度額がどの程度引き上げられたかは船舶のトン数、通貨によって異なる。事故が頻発する割に限度額が低すぎるとしてその当時批判の対象となっていた比較的小さな船舶については責任制限限度額が大きく引き上げられたが、例えば、3万総トンの船舶については責任制限限度額を円ベースで見ると、責任制限限度額は約2倍に引き上げられている(寺田逸郎「海事債権責任制限条約への加入と船主責任制限法の改正」『海法会誌』復刊第26号31頁による。寺田は1957年船主責任制限条約の1金フランを23円、1SDRを270円で計算している。)

1990年代に入ると、1976年以降のインフレーションの進行等から責任制限限度額の改正の必要性が認識されるようになり、1996年に「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改定する1996年の議定書」がIMOにおいて採択された(2004年発効)。この時にも小型の船舶については責任制限限度額が大きく引き上げられたが、例えば、3万総トンの船舶については責任制限限度額が大きく引き上げられたが、例えば、3万総トンの船舶については責任制限限度額は約2.2倍(SDRベース)に引き上げられている。

以上で見てきたように、責任制限限度額の改正は、改正案の採択で見ると当初の1957年の条約採択から、1976年の条約採択、次の1996年の議定書採択まで、それぞれ19年と20年、発効時で見ると当初の1968年の改正の発効から、1986年の発効、次の2004年の発効までともに18年を要している。さらに、改正案の採択から発効までの期間は、1957年船主責任制限条約で11年、1976年責任制限条約で10年、1996年議定書で8年となっている。高いインフレ率の時代を考えると、こういった長い期間の貨幣価値の変化を考慮しないことは不自然の感が否めないものであり、こうした点を考慮してのことと思われるが、1996年議定書では、1976年責任制限条約に定める責任制限限度額のための改正手続及び発効に関する規定を大幅に改正し、限度額改正の通告を受領した締約国が、改正を受諾しない旨の通知を一定期間内に行わない限り、改正後の限度額に拘束されるとするタシット方式を採用した簡易改正手続が設けられた。今回の責任制限限度額の改正は、この簡易改正手続を活用したものである。

3. IMO 法律委員会での審議経緯等

今回の責任制限限度額の改正は、オーストラリアが中心となって簡易改正手続による責任制限限度額改正案が IMO に提出されたことに始まる。

1996 年議定書第 8 条第 5 項は、限度額の改正案について決定を行う場合に考慮すべき要素を規定しており、①事故の経験（特にそれらの事故によって生じた損害の額）、②改正案が保険料に及ぼす影響、及び③貨幣価値の変動をあげている。実際、IMO 法律委員会での限度額改正をめぐる議論は、これら 3 つの要素、特に③の貨幣価値の変動を中心に行われた。

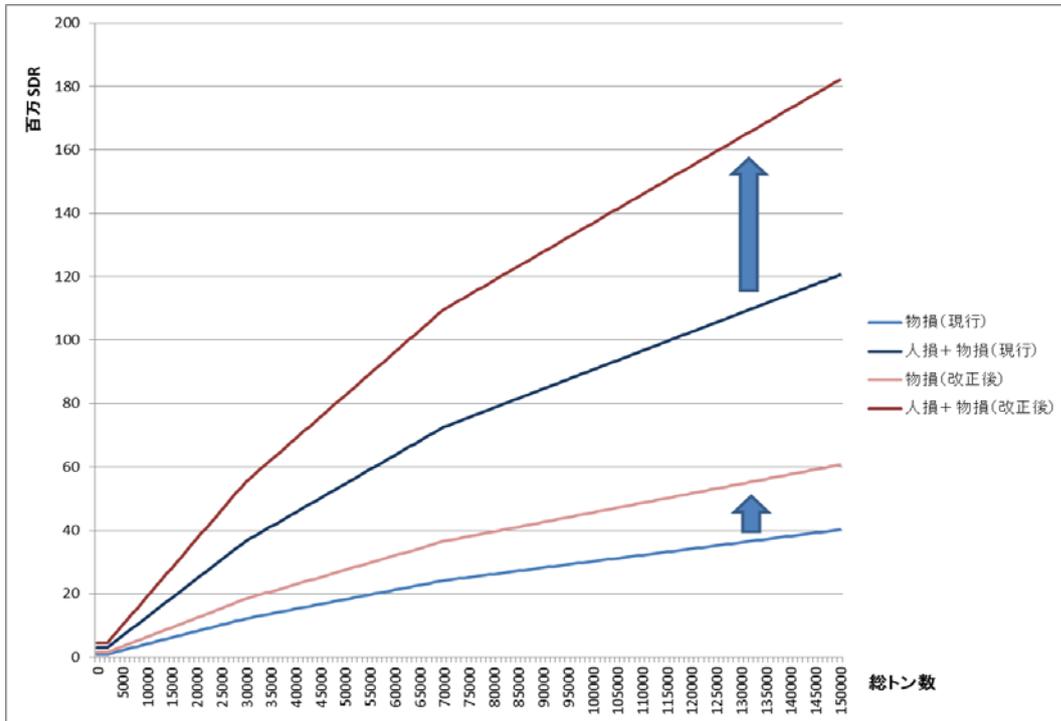
まず、①の事故の経験については、P&I クラブ国際グループ（船主責任保険（P&I 保険）を提供する相互保険組合（P&I クラブ）による国際団体）によれば、所属する 13 の P&I クラブのいずれかの保険を付していた船舶による事故であって、2000 年 1 月から 2009 年 8 月までの期間に報告された燃料油による汚染損害に関連する事故は 595 件で、そのうち請求額が責任制限限度額を超える事故は 7 件であった（2012 年 3 月までの場合は 10 件）。また、新たな責任制限限度額が発効した 2004 年 5 月 13 日（1996 年議定書が発効した日）から 2012 年 3 月までの期間に、燃料油による汚染損害に関連する事故以外の事故でその請求額が責任制限限度額を超えるものは 7 件と報告された。どの程度限度額を超えていたかも重要な点ではあるが、概して、責任制限限度額を超える事故が多いという状況ではなかったと言えよう。

次に②の保険料に及ぼす影響については、船主の側の大きな関心事項であったことから、P&I クラブ国際グループに対して様々な質問がなされたが、保険料は再保険の費用や実際に起きる事故の件数、規模など多くの要素が複雑に絡みあって決まるため、保険料に及ぼす影響を数字で示すことは困難との回答がなされたのみであった。

結局、①については、そもそも限度額の引き上げを正当化する根拠となり得るか否かで意見が分かれ、②については、信頼できる情報がないことなどから、委員会の議論は、③の貨幣価値の変動が中心となり、インフレ率について、IMF World Economic Outlook のデータや、それを活用して国際的会計事務所 KPMG が計算したデータに基づき議論が行われ、1.51 倍の引き上げが決定された。なお、1996 年議定書第 8 条第 6 項(b)は、簡易改正手続に基づく限度額改正の際の引き上げ幅について「この議定書が署名のために開放された日から年 6%の複利による計算をして得た増額分」を超えてはならないと規定しているが、1.51 倍の引き上げはこの規定に抵触しない。

今回の改正を振り返って、特筆すべき点としては、①1996 年議定書で導入された簡易改正手続において規定された考慮すべき要素について、それが十二分であったかどうかは別にして、検討が行われたこと、特に事故の経験や貨幣価値の変動について具体的な数値が示されたこと、②発効までの期間を短縮する簡易改正手続が有効に機能し、早ければ、オーストラリアによる改正案提出から 5 年半で発効する見込みとなっていることがあげられよう。

(図 1) 1996 年責任制限条約の責任制限限度額（現行及び改正後）



(図 2) 簡易改正手続による責任制限限度額改正の流れ

